

会議議事録

1. 会議名 平成 26 年度第 2 回中間市地域公共交通会議
2. 開催日時 平成 26 年 7 月 23 日（水曜日）10 時から 11 時まで
3. 開催場所 中間市役所別館 3 階特別会議室
4. 出席委員（27 名）

中間市副市長	行徳 幸弘
中間市総合政策部長	柴田 精一郎
中間市土木管理課長	藤田 晃
西鉄バス北九州株式会社 営業本部計画課長	松村 茂寿
九州旅客鉄道株式会社 筑豊篠栗鉄道事業部長	久楽 博 (代理) 山口 良孝
筑豊電気鉄道株式会社 運輸車両課長	秋山 務
有限会社ことぶきタクシー 代表取締役	小林 義人
有限会社ホームタクシー 代表取締役	高亀 勝
産業タクシー株式会社 代表取締役	森 正秀
ひかり第一交通株式会社 代表取締役	谷口 雅春 (代理) 中川 広生
一般社団法人福岡県バス協会 専務理事	阿部 功
一般社団法人北九州タクシー協会 副会長	貞包 健一
西鉄バス北九州労働組合	清田 博巳
中間市自治会連合会会長	池田 久紀
中間市自治会連合会中間東校区長	田口 孝一
中間市自治会連合会中間南校区長	松崎 英人
中間市自治会連合会中間校区長	古川 実
中間市自治会連合会中間西校区長	岡山 昭明
中間市自治会連合会底井野校区長	齊藤 明
南校区バス運用協議会	山下 徹
中間商工会議所 副会頭	日高 教夫
中間市社会福祉協議会 事務局長	久内 勝
国土交通省九州運輸局福岡運輸支局 首席運輸企画専門官	嘉村 英夫
福岡県企画・地域振興部交通政策課 交通総務係長	後藤 昭一 (代理) 末松 可奈子

福岡県北九州県土整備事務所 地域整備主幹	本山 義弘
福岡県折尾警察署交通第一課交通規制係長	相浦 哲也
北九州市立大学 地域創生学群 専任講師	廣川 祐司

5. 欠席委員 (0名)

6. 事務局 (3名)

事務局

住宅都市交通対策課長	佐伯 道雄
住宅都市交通対策課 交通対策係長	谷山 隆二
住宅都市交通対策課 交通対策係	山口 研治

7. 会議内容

■式次第

①開会

②報告事項：地域の特性について

③議題：地域公共交通の今後の在り方

～地域分析に基づく新しい地域公共交通の検討について～

④その他：今後のスケジュール

⑤閉会

■会議録

事務局

おはようございます。事務局の住宅都市交通対策課佐伯でございます。本日はよろしくお願い致します。

定刻となりましたので、ただいまから平成26年度第2回中間市地域公共交通会議を開催いたします。

本日の会議は、中間市地域公共交通会議設置要綱第6条第5項の規定により、原則公開としており、前回の会議において公開することとなりましたので、現在、傍聴者10名が入室致しておりますことをご報告致します。

次に、西鉄バス北九州株式会社営業本部計画課長で本会議の委員でございました岡本卓也様が、7月1日付けの人事異動によりご転勤となりましたので、任期の途中ではございますが、後任委員として西鉄バス北九州株式会社からご推薦いただきました松村茂寿様を新しい委員としてお迎えしておりますことをご報告致します。

松村様、自己紹介をお願い致します。

～松村委員 自己紹介～

委員

皆さま、おはようございます。前任の岡本の後任として7月から着任いたしました西鉄バス北九州の松村と申します。今後、どうぞよろしくお願い致します。

事務局

松村様、ありがとうございます。それでは、始めにお手元の資料をご確認ください。

今回の資料につきましては、式次第、座席表、委員名簿、資料A、資料B、参考資料1、参考資料2に分かれております。また、右下に通しのページ番号をつけておりますので、ご説明の際は、ページ番号にて説明箇所をご案内致します。資料の不足している方はいらっしゃいませんか。

それでは、これより議事に入らせていただきますが、発言される際にはまず、挙手をしていただき、指名されましたらお手元のマイクのボタンを押して、ランプが点灯してから発言してください。発言が終わりましたらボタンをもう一度押していただくとランプが消え、マイクが切れます。

では、行徳副市長、今後の進行をお願いします。

会長

皆さま改めまして、おはようございます。それでは、式次第にそって議事を進めて参りたいと思いますが、今ご紹介がありましたように、西鉄バス北九州株式会社の岡本卓也様にご就任されていました幹事会の委員について、ご後任の松村茂寿様にご就任ということで、私の方から後任として指名をさせていただきたいと思いますが、皆様いかがでしょうか。

～異議なし～

会長

はい、ありがとうございます。

それでは、早速、議事に入らせていただきます。まず、式次第の2番目報告事項の地域の特性について事務局から説明をさせます。

事務局

おはようございます。住宅都市交通対策課の谷山と申します。私の方からは、各小学校区の地域の特性についてご説明させていただきます。座って説明させていただきます。お手元にごございます資料、B1と書かれた資料と、参考資料1をご準備してください。それでは、各小学校区の地域の特性についてですが、新しい地域公共交通を検討するための基礎的な資料として、人口の集積の状況や高齢化率、標高値など客観的な指標を委員の皆さまにご報告致します。

まず、参考資料1として、中間市の全体図を、小学校区境界図と2枚目の町丁・字別と自治会名別の地図をご準備致しております。中間市には、小学校区ごとに6つの校区があります。これからご説明させていただく地域の特性については、この6つの小学校区ごとの特性についてご説明致します。また、今後のご説明で、町名及び自治会名が資料の中で、でて参りますので、資料Bといっしょにご覧ください。それでは、人口の集積状況のご説明から始めます。お手元の資料B1、4ページをご覧ください。この地図は、小学校区別の面積及び人口密度について示したものです。まず右下の青色部分の中間西校区ですが、6校区の中で、もっとも面積が狭く、面積が約1.32k㎡で、人口は、約5,600人、人口密度は、1k㎡当たり約4,300の方が生活されています。次に、紫色の中間東校区ですが、6校区の中でもっとも人口が多く、約11,000人、面積は約2.54k㎡、人口密度は約4,400人となっております。次に、赤色の中間校区ですが、面積は約1.72k㎡、人口は約6,800人、人口密度は、約3,900人となっております。次に、黄色の中間北校区ですが、面積は約1.63k㎡、人口は約6,200人、人口密度は約3,800人となっております。続いて、オレンジ色

の中間南校区ですが、人口密度が、1k m²当たり約 6,300 人と、6 校区の中でもっとも高く、面積約 1.69k m²の中に約 10,000 人の方が生活されています。次に、緑色の底井野校区ですが、6 校区の中で、面積がもっとも広く約 5.58k m²ありますが、人口と人口密度はもっとも少なく、人口約 3,300 人、人口密度約 600 人となっております。

続きまして、5 ページをご覧ください。この資料は、平成 25 年 9 月 30 日現在の自治会ごとの世帯数、人口及び小学校区別の高齢化率などを表にしております。校区別の高齢化率をみますと、中間北校区以外の 5 校区で、30%を超えている状態で、特に中間南校区は 35%を超えているのがわかると思います。

続きまして、次のページ 6 ページをご覧ください。この資料は 5 ページの校区別人口をグラフにしたものですが、下から 2 番目の中間東校区ですが、0 歳から 14 歳と 15 歳から 64 歳の人口が 6 校区の中ではもっとも多く、65 歳以上の人口は、中間南校区がもっとも多い状態となっております。しかし右の図の校区別人口構成比で見ますと、0 歳から 14 歳までは、中間西校区、15 歳から 64 歳までは、中間北校区が多くなっています。

続きまして、7 ページをご覧ください。この資料は、主な施設、鉄道駅及びバス停の位置を地図に示したものです。校区別の主な特徴ですが、中間西校区には、総合病院やスーパー、交流施設、鉄道駅がないことがわかると思います。また、底井野校区は、6 校区の中で、バス停がなく、バス路線がないことがわかります。

続きまして、8 ページをご覧ください。この資料は、平成 22 年国勢調査の 65 歳以上の高齢者人口を参考に、高齢者人口の分布を町名別に色分けした地図です。赤い地区の人口は、300 人以上、オレンジ色は、200 から 299 人、黄色は、100 人から 199 人、緑色は、50 から 99 人、青色は、49 人以下の高齢者人口を示しております。この地図の特徴は、右下の中間西校区以外の 5 校区では、赤色で色分けした 65 歳以上の高齢者が 300 人以上いる地域が分布しており、中間西校区には赤色の部分が分布していないことが特徴的です。

次のページ、9 ページをご覧ください。この資料は、8 ページの高齢者人口分布図から 10 年後の状況を予測した地図で、平成 22 年 10 月 1 日現在の年齢が、55 歳から 74 歳の方が、10 年後、65 歳から 84 歳になったと仮定した人口分布図です。85 歳以上の方の人数については、厚生労働省の簡易生命表を参考とし、平均寿命が、男性 79.94 歳、女性 86.41 歳であるため、今回の仮定値には含んでおりません。また、赤丸は、10 年後に高齢者人口が増加する地区、逆に、青丸は、10 年後に高齢者人口が減少する地区を示しております。この資料の特徴は、先程、8 ページの分布図で、赤く色分けした地域が 1 つもなかった中間西校区において、この 9 ページの資料では、2 つの地域が赤く色分けされ、高齢者の人口が増加したことを示す赤丸も多数分布しているところです。また、中間北校区においては、赤く色分けした地域が増加し、高齢者人口が増加したことを示す赤丸が多数分布しています。続きまして、10 ページをご覧ください。こちらは 65 歳以上人口と将来 65 歳以上人口を町名

別に表にしたものですが、こちらは後ほどご参照してください。

続きまして 11 ページをご覧ください。11 ページの資料 B4 は、平成 22 年国勢調査の資料をもとに、町名別の高齢化率の分布を示した地図です。この地図から、右の方の中間南校区の太賀・通谷地区においては、高齢化率 40%以上を示す赤色の地域が、多数分布しています。このことから、中間南校区の高齢化率が、非常に高い状態であることがわかります。次のページ、12 ページは、そちらを表にしたものですので、後ほどご参照ください。

続いて、13 ページをご覧ください。こちらの地図は、国土地理院の地理院地図から自治会内の公民館の標高を調べた地図です。この地図からは、市域の中央を流れる一級河川である遠賀川周辺には標高 9m 以下の地域が広がっており、地図の右側部分の北九州市と隣接する中間南校区や中間西校区は標高が高くなっています。次に 13 ページと 14 ページをいっしょにみていただきたいのですが、13 ページの地図の左側部分の底井野校区と、真ん中にあります赤い 2 重丸で示した市役所から北側に位置する中間校区の自治会公民館の標高の平均は、2 校区とも 3.7m となっております。しかしながら、北九州市と隣接する中間南校区、中間西校区の地域は、標高が高く、特に中間南校区は、昭和 30 年代に山を切り開いて宅地開発を行った地域であるため、14 ページですが、市平均の標高値であります 12.7 m より中間南校区のすべての地域の公民館が高いところに位置している状態です。また、中間南校区内の 1 番高いところでは、太賀三区の 52.8m、1 番低いところでも、通谷一丁目の 13.7m と標高差が約 40m 近くあり、非常に高低差がある地区であることがわかります。

続きまして、15 ページをご覧ください。この 15 ページから 20 ページまでは、第 1 回目の会議においてご説明させていただいた本市の地域公共交通の現状について、路線図や年間の利用者数等を再度資料としてご提示させていただいております。第 1 回目の資料から追加させていただいた資料といたしましては、次のページの 16 ページの資料でございますが、地図上に、鉄道駅と主要なバス停の 1 日の利用者数を掲載しております。バス停については、西鉄バス北九州様からいただいております平成 24 年 5 月に実施した乗客数調査の数値を掲載させていただいております。鉄道駅に隣接するバス停では、筑豊電気鉄道様の通谷駅に隣接する通谷電停の利用者数が、調査日において、1 番下の方になるのですが、250 人ともっとも多い利用者数となっております。次の 17 ページから 20 ページまでは、第 1 回目の資料と同様のものとなりますので、後ほどご参照ください。

続きまして、21 ページをご覧ください。このページにつきましては、第 1 回目の会議において、ご説明いたしました、市の公共交通関連予算について、西鉄バス中間線への運行維持費補助金を支出することとなりました平成 21 年度から現在までの数値を掲載しております。下のグラフで見ますと平成 22 年度から平成 25 年度までの数値はおおむね 1,400 万円から 1,600 万円までで推移しております。また、平成 26 年度の予算額が、4,000 万円近く増加していますのは、筑豊電気鉄道様が実施する高機能化事業として製造後約 50 年となる車両の更新及び IC カードシステムの

導入について、沿線自治体で構成する「筑豊電気鉄道沿線地域活性化協議会」において、事業への財政的支援を行うこととなりましたことから、今回、予算額が増加しております。

続きまして 22 ページをご覧ください。こちらは、ハピネスなかま送迎バスの 3 年間の経費について、掲載しております。平成 25 年度の決算額が、300 万円近く増加していますのは、ハピネスなかまの送迎バスを 1 台追加し、平成 24 年度までは 2 台のマイクロバスで、6 路線、12 便の運行を行っていましたが、平成 25 年度から 1 台 8 人乗りの車両を追加して、3 台 8 路線、16 便に変更となったことで、予算額が増加しております。

続きまして、23 ページをご覧ください。この地図は、西鉄バス中間線の 61 番系統のバス路線を掲載しております。この路線につきましては、北九州市にあります香月営業所から中間市東部を循環するように広域的に運行している路線でありますことから国庫補助金であります地域間幹線系統確保維持費補助金の対象路線となっており、平成 25 年度実績でいいますと、約 236 万円の補助を受けております。

続きまして 24 ページをご覧ください。この地図は、地域公共交通の空白地域を示した地図でございますが、空白地域に定まった定義はございませんので、近隣市であります北九州市が、「北九州市環境首都総合交通戦略」において、鉄道駅から 500m 以上、バス停から 300m 以上の地域を公共交通空白地域と定めておりますので、この定義を基に作成した地図でございます。この地図をみますと、あきらかに、底井野地区につきましては、ほとんどの地域が円外となっております。また、川の東側につきましても、バス路線等から離れている地区につきましては、一部円外となっております。中間南校区など高所地区において、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、バリアフリー法で定義される移動等円滑化された経路を構成する傾斜路の勾配は 12 分の 1 を超えないこと、つまり 8% 以下であるとの基準がありますが、それを満たさない勾配の道路も存在することから、円内でありましても交通の不便地域としてみなされるのではないかと考えます。それでは、これまで、人口の集積の状況、高齢化率、標高値などの地域の特性をご説明させていただきました。

次に 25 ページをご覧ください。このページには、その総括として、地域特性の分析結果を一覧にまとめております。一覧の中の右の方ですが、市民が必要とする交通体系の意向調査につきましては、前回の調査結果から一部抜粋し、主な指標については、自治会別の詳細な集計を今回参考資料 2 として A3 サイズのものを、お配りしておりますので、後ほどご参照ください。それでは、25 ページの地域分析結果の内、市民が必要とする交通体系の意向調査のまとめについて、ご説明致します。

まず、バス停までが遠いと回答した割合が、もっとも高いのは、底井野校区が 42.6% と高く、もっとも低いのは、中間東校区の 12.0% となっています。自家用車を所有しない世帯の割合は、中間校区が 28.6% ともっとも高く、底井野校区が、10.4% と低くなっています。続きまして買い物に不自由を感じている方の割合が、もっとも

高い地区は、底井野校区の31.1%となっており、中間東校区が、12.4%ともっとも低くなっております。次に買い物の荷物が重いと回答した割合が、もっとも高いのは、中間北校区が57.9%となっており、もっとも低いのは、底井野校区の31.2%となっております。運転免許がない割合は、自家用車を所有しない世帯の割合が高かった中間校区がもっとも高い35.3%であり、逆に、底井野校区が25.4%ともっとも低くなっております。次に現状より交通サービスを充実してほしいと思っている方の割合が、もっとも高いのは、底井野校区の29.4%、もっとも低いのは中間北校区の19.8%となっております。そして外出が不自由と感じている方の割合が高いのは、中間校区が20.3%でもっとも高く、中間東校区が11.3%ともっとも低くなっています。最後ですが、高齢になった際に不安に感じている方の割合は、すべての地区で70%を超えている状態ですが、底井野校区が88.0%ともっとも高くなっています。以上が、各小学校区の地域の特性でございます。

会長 駆け足の説明でございましたが、今の説明に関しまして、ご質問やご意見がございませんでしょうか。ございませんか。

～質疑応答なし～

会長 それでは本日の議題であります地域公共交通の今後の在り方、地域分析に基づく新しい地域公共交通の検討について引き続き、事務局が説明を致しますのでよろしくお願い致します。

事務局 座って説明をさせていただきます。それでは、本日の議題であります地域公共交通の今後の在り方、地域分析に基づく新しい地域公共交通の検討についてご説明を致します。

中間市の地域公共交通は、九州旅客鉄道、筑豊電気鉄道、西鉄バス、タクシー事業の4つの交通事業者が、旅客運送を行っており、地域住民の移動の足として必要不可欠なものとなっております。しかしながら、社会全体が少子高齢化となる中、高度成長期に山を切り開いて宅地開発を行った高所地区や交通不便地区の高齢化が進んでおり、既存の公共交通機関である路線バス、鉄道において対応しきれない地域にお住まいの方の移動の足の確保が重要な行政課題となっております。

先程、報告事項において、各小学校区の地域分析を行い、地域の状況を委員の皆様にお示したところでございますが、既存の公共交通機関を補完するような新しい地域公共交通を検討することにつきましては、前回の交通会議において、ご説明致しましたとおり中間南校区と底井野校区、2つの校区から新しい地域公共交通の導入の要望がっております。

本日の交通会議では、今回ご報告させていただきました地域分析に基づいて、中間市の地域公共交通の在り方、特に、高齢化率が、30%を超え、高齢化が進んでいる現状などを踏まえていただき、交通弱者である高齢者や障がい者が、日常の生活における買い物や病院への通院などを行う際に、負荷なく外出できる環境を整えるためには、どのようにすればいいのか、地域住民からの要望であります、新しい地域公共交通の導入を検討することにつきまして、長年、地域公共交通に携わっている

方や地域の実情に精通された方が委員でいらっしゃいますので、地域分析に基づく公平・公正な視点から委員の皆さまにご議論いただきたいと思いますと考えております。委員の皆さまどうぞよろしくお願い致します。

それでは、議題であります地域分析に基づく新しい地域公共交通の検討について、委員の皆さまに議論をしていただきます前に、事務局から新しい地域公共交通を検討するための基本となる方針を資料 A、1 ページのように定めたところでございますので、ご説明致します。資料 A、1 ページをご覧ください。

まず、今後この地域公共交通会議において、委員の皆さまに本市の地域公共交通の在り方を議論して頂くための指針として「新しい地域公共交通を検討する基本方針」を提案します。委員の皆さまには、中間市地域公共交通会議設置要綱第 2 条に規定する協議事項を審議して頂くわけですが、審議を進めるに当たって第 1 回の当会議の協議結果や、近隣市町の運行方法等を参考に、公平性や透明性を担保しながら一定の基本方針のもとに議論を進める必要があると判断しましたことから、この「新しい地域公共交通を検討する基本方針」に基づき審議を進めて参りたいと考えております。具体的内容についてご説明致します。新しい地域公共交通を検討する基本方針として、①既存の公共交通機関の利用促進とは、既存の公共交通機関である JR 筑豊本線、筑豊電気鉄道、西鉄バス中間線、タクシー事業を補完し、接続場所や接続時間を調整することで、相乗効果による市内公共交通の活性化を図ることのできる新しい地域公共交通であること、②継続性・経済性・安全性の確保とは、新しい地域公共交通が、運行経費などの経済面、運行や車両管理などの安全面などから継続的な運行ができるような運行方法、運行形態であること、③高所地区・交通不便地区住民の移動の足の確保とは、今後の超高齢社会に備え、高齢者や交通弱者の方が多い地区、並びに、地形的に移動困難な状況が発生している地区の移動の足を確保できるような新しい地域公共交通であること、④地域住民からの要望とは、地域住民からの新しい地域公共交通の導入の要望については、小学校区単位を基本とし、校区内においてどのような運行方法・運行形態を住民の方が望んでいるのか、自治会が主体となって意見集約を行った校区から、各校区の地域特性に適した新しい地域公共交通をこの交通会議の場において検討を図ることとし、この 4 つの基本方針を基に各校区の特色にあった新しい地域公共交通を検討する考えであります。この基本方針について委員の皆さまのご同意を頂きたいと思います。

会長

今、事務局の方から新しい地域公共交通を検討する基本方針、4 つが示されたわけですが、今後の議論の進め方と致しまして、この基本方針に基づいて進めて参ることにご同意をいただけますでしょうか。

～同意～

会長

はい、ご同意ありがとうございます。それでは、引き続き本日の議題であります、地域分析に基づく新しい地域公共交通の検討につきまして事務局から説明をさせます。

事務局

座って説明をさせていただきます。それでは先ほどの資料 A の 2 ページをご覧ください

さい。既存の公共交通である鉄道、バス、タクシーを補完する新しい地域公共交通にはどのような運行方法があるのかご説明致します。新しい地域公共交通には、①コミュニティバス、②旅客運送事業者との運送契約による無償運送、③市所有の車両による無償運送、④タクシー利用券の配布の4つの方法があります。

それでは、資料B8、26 ページをご覧ください。まず①のコミュニティバスについてですが、コミュニティバスとは、道路運送法上の区分でみますと、一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス・乗合タクシーと市自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市運営有償運送の2つの方法があります。コミュニティバスについて運行方法別にご説明致します。乗合バス、乗合タクシー、デマンドタクシーは、道路運送法上の区分の中で、一般乗合旅客自動車運送事業として、運送事業者が運送主体となり有償にて旅客運送を行う事業です。乗合バス・乗合タクシーの運行形態には、決まった路線を決まった時間に運行する「路線定期運行」と路線だけを決めて乗車予約があったときに運行を行う「路線不定期運行」の2つの方法があります。車両については、バス型や10人以下車両の事業用自動車を使用し、経費と致しましては、大型・中型・小型・ジャンボタクシーの運行車両により異なりますが、車両購入費は、200万～3,000万円、年間運行経費は、500万円～1,500万円となっております。この経費については、地域公共交通づくりハンドブックに掲載されております数値を掲載しております。次に、デマンドタクシーですが、10人以下の車両を基本として、登録された利用者から予約を受けて自宅などの指定された場所から希望の場所までドア・ツウ・ドアの乗合による区域運行を行う事業です。タクシー事業に近い運行方法ですが、タクシー事業にはない制約があります。まず、デマンドタクシーは事前の登録が必要であり、乗車するには、決まった時間までに予約を行っておく必要があります。タクシーのように電話をすれば、すぐに利用できるわけではございません。また、タクシーは1人で乗っても、3人で乗っても支払う料金の総額は変わりませんが、デマンドタクシーは、利用者それぞれが別々に1回の利用料金を支払う必要がある代わりに、区域内であれば、どこまで乗っても同一の料金となります。デマンドタクシーの経費ですが、セダン型であれば、車両購入費は、200万円から400万円、システム整備費は、1,000万円から2,000万円、年間運行経費は500万円から900万円となっております。システムを導入しなくても、乗車予約の対応を行うオペレーターの人件費は必要となります。次に市運営有償運送は、市が運送主体となり、旅客運送事業者の登録を受けて、市所有の自家用車両にて、住民などを運送する事業です。経費は、乗合バス・乗合タクシーと同程度の経費がかかるものと思われます。ここで資料B9、27 ページに近隣市町のコミュニティバスの状況を掲載しておりますのでご覧ください。近隣市町であります2市4町のコミュニティバスの状況を掲載しております。共通することは、12番、コミュニティバスを開始した経緯が路線バスの廃止や交通空白地域の解消のために運行を開始しております。2番の運営形態は、遠賀町・芦屋町が市町村運営有償運送である以外は、交通事業者が主体となった一般乗合旅客自動車

運送事業にて行っております。また、8 番の運賃は、150 円から 310 円までと様々ですが、200 円均一の料金設定を行っているところが 3 市町あります。9 番の運行形態は、鞍手町の 2 路線以外は、住民の方が馴染みやすい、決まったコースを決まった時間に運行する定時定路線型となっております。次のページをご覧ください。28 ページには、福岡県生活交通確保対策会議コミュニティバス検討部会初任者研修会において配布された平成 25 年度コミュニティバス運行状況一覧よりコミュニティバス乗客数と収支、行政負担について、掲載しております。乗客数につきましては、減少または横ばいの地区が多く、遠賀町様につきましては、平成 24 年度、路線の見直し等を行った結果、利用者の増加につながった自治体もあります。運行に伴う経費についてですが、行政負担として、各市町、使用している車両や運行回数など違いがございますが、年間 700 万円から 3,400 万円の負担をしております。また、行政負担とともに、他補助として表に記載しております、岡垣町、遠賀町、鞍手町が、国から受けている国庫補助につきましては、次のページ、29 ページをご覧ください。中段の緑色で色分けしています地域内フィーダー系統確保維持費補助金という補助制度になります。現在、西鉄バス中間線につきましては、赤色の地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の制度から西鉄バスが国庫補助を受けており、その補助金を差し引いた赤字額を市が運行維持費補助金として補助を行っております。

それでは、資料 B8、26 ページにお戻りください。

②の旅客運送事業者との運送契約による無償運送についてですが、一般乗用旅客自動車運送事業のタクシー事業の中で、市が、タクシー車両を借り上げて行う無償運送事業ですが、経費としては、車両は既存のタクシー車両を使用するため、年間運行経費のみがかかります。

③市所有の車両による無償運送ですが、道路運送法上の規制対象外であり、市が運送主体となって市所有の自家用車両にて住民等を運送する事業です。県内の自治体では、10 人以下の車両を使用しており、車両購入費は、200 万円から 400 万円、年間運行経費は、200 万円から 400 万円となっております。いずれの運行方法、運行形態によっても、運行日数、運行回数、運行距離により経費は異なります。

④タクシー利用券の配布についてご説明致します。タクシー券の配布については、一般乗用旅客自動車運送事業のタクシー事業にて、タクシーを利用する際に、乗車料金の一部を助成する制度です。中間市でも、福祉タクシー助成事業として、障がい者の方が利用する際に、初乗り料金を助成しております。利用者数 700 から 800 名で、利用金額 700 万円から 900 万円、お一人に年間 36 枚のタクシー利用券を配布しております。

資料 A の 3 ページをご覧ください。これは、下の表は、3 か年の実績を掲載しております。また、熊本県天草郡の苓北町では、高齢者等の生活支援事業「在宅老人移送サービス」として、タクシー乗車料金の半額、1 回の利用につき 1,000 円を限度として、お一人年間 24 枚を配布する補助制度を行っております。以上が、新しい地域公共交通の運行方法となります。

会長 ありがとうございます。資料を使った説明で、少し長くなりましたが、本日、人口の集積の状況、または高齢化率、標高値などの地域の特性、それから、新しい地域公共交通を検討する基本方針及び、新しい地域公共交通の様々な形態をご説明させていただきました。委員の皆さまには、本日の議題であります中間市の地域公共交通の在り方、新しい地域公共交通の検討について、これからご意見をいただきたいと思いますが、まずは、現在、新しい地域公共交通の導入を希望されております、中間南校区、または底井野校区の地域の現状や要望を行うようになったこれまでの経緯など、地域の実情について、本会議の委員であります各校区長様からお話をいただけたらと思うのですが、いかがでございましょうか。

委員 私は、南校区の校区長をしております松崎と言います。南校区自治会で取り組んだコミュニティバスの経緯についてご報告致します。座らせていただきます。南校区は、中間市の6校区の中で坂道が一番多い地域です。私たち12自治会では、地域の皆さんが一番困っている買い物や病院通いに現在の西鉄バスでは非常に不便を感じておられ、何とかならないかということから自治会で話をしてきました。その中で近隣の自治会への訪問研修として平成24年12月に福岡県小郡市、平成25年9月に福岡県古賀市の2箇所の見学を行い、2箇所とも地域の自治会がバスの運営を行っている、いわゆる自治会バスと言うことで驚きました。そこで、我々も自治会バスに取り組んでみようということで、自治会長さん全員の意思確認を行い、南校区で取り組むことになったのが最初のきっかけです。しかし、自治会内で検討を重ねる中で、自治会バスを走らせるための初期投資、あるいは維持管理費用等の問題から、自治会単独では到底無理だということで、池田会長、古川事務局長とも相談して、定期的に行政と検討会をするためにも、正式な要望書を12自治会長の連名で、市長宛てに提出することに致しました。市長からの回答は、行政もこの問題については全面的に協力させていただくとのことでした。一番気になっていたバスの利用者がどのくらい程度いるのか、各自治会内でアンケートをとった結果、850名以上の利用者がいることで、我々もこんなに利用者が多いのには驚きました。当初、自治会バスで運賃は、無償で、運転手は自治会の皆さん方のボランティアでやろうと考えていましたが、中間市地域公共交通会議が設置されたことで、自治会バスという概念からは少し変わりコミュニティバスに近いものに移行されと考えられます。今後は、いろんな面での問題について審議されると思いますが南校区自治会の要望と致しましては、1番目、自宅近くから病院や買い物が気軽に行けるバスの運行をお願いしたい、2番目、運行コース、それから運行時間帯、バス停も自治会の要望に近いものにしてほしい、しかし、これからの問題として、実際にバスを運行させてみないとわからないところもでてくるのではないかと考えます。以上で南校区の報告を終わらせていただきます。

会長 ありがとうございます。続きまして、底井野校区の自治会長様よろしくお願い致します。

委員 底井野校区の自治会長の齋藤と申します。私どもも南校区同様、資料の26ページに

もありますように、遠賀川を挟んで2分されています西側になりますけれども、中間市の中心までの買い物だとか、病院だとか、非常に不便をしております。昨年の25年に西鉄バスが、筑鉄中間から底井野を通して鞍手、直方まで行っていたものが廃止になりましたので、その代りハピネスバスということで、シャトルバスのハピネスバスで若干、住民の方々、川西の方々の利便を図ろうということで、1日4便、9時、10時、11時、16時、4便だけは、使っておりますが、非常に限られた時間で、利用はあると思うんですけれども朝方6時から8時とか、夕方5時から7時、8時がありませんので、垣生駅まで歩いていくとか、車での移動とかでやっておりますけれども、今後高齢化して行くわけで、資料25ページにありますように、非常に高齢化になっていきますと非常に不安に感ずることからコミュニティバスということで、市民の足として、近隣では鞍手、直方、遠賀、芦屋とも走っております、初めて資料をいただいたんですけど、このような形のものがありますので、今後、底井野校区としても市民の足としてコミュニティバスを作っていただいて、運行していただいて、ここにありますような方法で、バス停まで遠い、あるいは、買い物が不自由である、それから高齢になって不安になるということもございますので、コミュニティバスの運行を地域公共交通会議、この会議の場で、審議いただいて、市民からの要望をかなえていただきたいと思いますっております。

会長

どうもありがとうございます。ただいま両校区を代表される委員の方のご意見をいただきました。地域の現状、地域にお住まいの方の思いを改めて、認識することができたわけでございますけれども、この思いを重く受け止めまして、委員の皆さまとよりよい交通環境の構築に向けて、今後、議論を進めて参りたいと思います。それでは続きまして、各交通事業者の委員の方及び、各方面の専門の委員の皆さまから、ただいまの現実的な思い等を受けまして、何かご意見等はございましたら、お聞かせ願いたいと思います。どなたかおられませんでしょうか。事業者の方で何かございませんでしょうか。

委員

第一交通産業の中川と申します。本日は、ひかり第一交通の代表取締役である谷口が急きょ出張となりましたので、代理として出席しております。10年間バス事業を担当しておりまして、主に貸切バスですが、その傍ら、北九州市のおでかけ交通を中心に、そのような事業にも関わってきたものでございます。私どもの経験からお話しをさせていただきたいと思いまして今日参りましたので、ポイントとしてこの会議を行うに当たり、みなさんでじっくり検討していただきたいことといいますが、必要なものとあればいいものというところをきちんとすみわけというかわけていかないとなかなかコミュニティバスという事業はうまくいかなかったということがあります。本当に必要なものであれば、中間市さん、私ども事業者、それから市民の方々、一体となった協力体制を築きあげていいものができる、簡単にいいですと、実際にお客様が乗られるということになります、あればいいレベルということで、進めてしまうと、これがなかなかうまくいった結果がないと、さきほども述べました、3団体で、どこかが、かけてしますとなかなかうまくいかないといっ

た経験があります。実際の数字ですが、つい最近、北九州市の小倉南の曾根地区の方で、やはり交通空白地帯があるということで住民の方々のご要望に基づき、運行を行ったのですが、残念ながらほとんど実際に乗られる方がいなかったという結果になっております。収支の話でいいますと、月間で、おおよそ 25 万円のマイナスとなっております、試験運行の期間は 2 か月ということだったのですが、単純に年間で計算すると 300 万円の欠損ということになっております。たとえばそういったところを中間市さんがどこまで考えられているのかということですが、市の方から補填がないという場合は、これがすべて業者責任となってしまいますので、その負担が重くなってしまうという実情があります。こちらの今日の資料にも私どもが出している八幡南地区の運行が実績として資料の中に入れていただいて、ちょっとびっくりしたのですが、資料 B9 の 27 ページの北九州市の方が行っている第一観光バスが主催している八幡南地区おでかけ交通ですが、これは実は私が代表取締役ということで担当者になっております。平成 15 年から運行しておりますが、なかなかやはり利用客が伸びてこないという中で、ここ 10 年間で、おおよそ 3,000 万円以上赤字額を出したということもあります。そういったところで、きちんと必要なものとあればいいレベルというものを、きちんと吟味したうえで、進めていかないと最終的に痛みを負うのは、事業者だけではなくて、市の方々であったり、市民の方々であると思いますので、この辺は十分、議論していただきたいと、お客様の声ということで親身に細かいところまで聞いてほしい、先程アンケートの話でもしましたけれども、私どものアンケート、交通空白地帯におけるアンケートの実績で、大体言っていた数値の 10 分の 1 以下という数字が実際に乗られる方の実績だったということも過去の経験上あります。いろいろな理由があると思います、やはり時間が合わないとか、希望のバス停には寄ってくれないとか、そういった希望もあって使われない方もいらっしゃると思いますが、お答えになったあったら乗るよと言われた 9 割ぐらいは、あればいいレベル、1 割ぐらいが必要なレベルなのかなという印象を受けておりますので、中間市さんの方は、十分に住民の方々のお声をきちっと反映していただきたいと思います。

会長 ありがとうございます。実際に現場に携わった生の声という事で貴重なご意見をいただいたわけですが、今後議論を進めて行く上では、参考になるものと思っております。他にご意見はございませんでしょうか。

委員 北九州市立大学の廣川です。今、コミュニティバスを導入要望が出た市民側の意見と、タクシー業者の委員の意見というものが、折り合っていないのかなとイメージが非常に印象としてはありました。やはり必要なものとあればいいものの区別をすることは重要なことだと思っていまして、全国的にも赤字になっていると一般的に言われていることだと思っております。私も北九州市の方の話を聞きますが、例えばその方策として公民館活動、市民センターの活動利用促進とか、あとはショッピングセンター、大型病院とかに補助金を出してもらおうとかいう点で赤字補填をしているということを話に聞きますが、住民側の方は、新しい交通体系がもし導入されていく

のであれば、採算性というのも考えなければいけないと思っています。利用者促進に関して住民側の人たちも PR 活動したりとか、促すような活動をどれほどできるのかがポイントになってくると感じています。今の両者のお話を聞いていましたところ、いろいろ事務局の方からタクシー利用券とかジャンボタクシーとかいろいろな選択肢がご提案していただきましたが、ここで、具体的にどう運行しようとかどういった方針で、方向性で行こうか決議するのは時期尚早ではと感じました。各委員の専門の方、地域の実情を理解されている委員の皆さまがいらっしゃいますので、やり方みたいなもの、運行方法は、より具体化された中で、議論していく必要があるのかなあと感じています。感想のようなものになりますが、今回の印象としては、この場では決議せず、具体的な方向については、意見交換をしていく中で、具体策を見出していければと感じております。感想のような発言ですが、以上です。

会長 今日、運行方法、やり方、廣川先生の方からお話しが出たようなところを今日この場で、決議するということにはなっているの。

委員 皆さん、いろいろな立場で、いろいろなご意見がございます。その中である程度の今日 4 つの基本方針を初めてお示したところでございます。この基本方針の中で皆さんがある程度ご納得、ご理解いただいた中で一定の方向性を出していきたいと思っておりますので、今この場で第 2 回で何もかも決めてしまうというような乱暴な議論はするつもりはありませんし、ある程度第 3 回に向けて皆さんとともに、もう一步、それぞれの立場でそれぞれのご意見ございますどうしてもほしいというご意見と本当に必要なものとどうなのかというご意見もございますので、これをもう一步お互いに利用者にとって、市民にとって一番いい公共交通とは何なのかということを一歩踏み込んだ形で次の会議につなげていく会議になればいいかなという思いでございますので、できれば、皆様方それぞれ、今日のそれぞれの立場の意見を持ち帰っていただいて、ご検討いただいて第 3 回に臨んでもらえたらなあと、もちろんご指摘がございました予算の問題とか、行政の方でどうするのか大きな課題でございます。補助金をどの程度出せるのか出せないのか、本当に必要なのか必要でないのかを含めてこのような議論を 3 回に向けてやらしていただけたらと思っております。

会長 最後にもう一人、ご意見を伺いたいですが、今日は自治会から池田会長がおられますので、何かご意見がございますか。

委員 自治会連合会の池田と申します。ただいま、中間南校区と底井野校区の実情について、交通会議の委員となっております校区を代表する 2 人の校区長から地域住民の思いを皆さまにお伝えさせていただきましたが、地域住民にとりまして、現在においても、重い荷物をもってあの坂道を 1 歩 1 歩、必死になって上がっていかれる方、お年寄りを目にします。また出かけたくても出かける手段のないお年寄りがいるのも実情です。この方達にとっては待ったなしの状態なのです。この両地域の思いを受け止めていただき、どうか新しい地域公共交通を地域に導入していただけることを切にお願い申し上げここにいる委員の皆さまのお知恵をいただいて、地域に

あった運行方法をいっしょに検討していただくことはできないでしょうか。また両地域住民としても重要な生活インフラ、水や電気と同じものであるという思いで、新しい地域公共交通の継続的な運行に主体的に自治会連合会としても関わって行く思いです。

どうぞご検討をいただきますようよろしくお願い申し上げます。以上です。

会長
委員

どうもありがとうございます。

福岡運輸支局の嘉村です。前回の会議の最後に、基本的なデータをお願いしたいという要望に沿っていただきまして、今日、具体的なデータを提出していただいて、非常にわかりやすく説明を受けましたので、これで皆さんも地域公共交通を考える基礎的なデータが頭に入られたのではないかと思います。前回、そういうご指摘を申し上げたのは、市民の移動ニーズの把握というのが、一番大事なので、地域公共交通を考える上では、まずニーズを把握するというのが、一番肝要かと思っております。次に重要なことは、地域に地域公共交通をどこまで、されにはどのレベルまで確保するか、ビジョンをもっていただくことが、この会議の一番重要なことだと思います。もともと交通自体は、これを何とか維持確保するという非常にネガティブな成果だけが求められるというわけではないわけですし、7月21日の読売新聞のトップに、まちづくりの話が国土交通省の方からプレスリリースされ、人口の高齢化だけでなく、生産年齢人口の減少、要するに税金を払う世代の減少が著しくて、日本では都市圏にしか若い人がいなくて、人口5万とか、10万レベルのまちは、生産年齢人口が減るというショッキングな推計が出ました。つまり、まち自体を少しつくりかえていかなければいけないという内容のプレスでございます。中間市さんの場合は、幸いにもJRさんの鉄道が通っておりますし、筑豊電気鉄道さんの鉄軌道もあるということ、それから西鉄バスさんの基幹的なバス路線もあるので、是非、そこにフィーダーしていくという考えをもって、地域交通を考えていただきたいと思います。実は、国の補助金の方も、確保維持改善事業の補助金は、基本フィーダーです。地域間幹線系統にフィーダーして行くものに補助して行くというスキームになっていますので、ぜひこの基幹交通にフィーダーしていく考えを持っていただいて、今後この会議の中で、いろいろな方策を考えて行っていただきたいと思います。以上でございます。

会長

さまざまな立場からご意見をいただいたところでございますが、委員の皆さん、どうでしょうか。先程、事務局が地域の特性を説明して参りました、中間南校区、底井野校区につきましては、高所地区である現状、または公共交通機関のない状況など、高齢化が進む中で、日常生活を維持していくことが非常にできづらい状況となりつつあると、本日は、皆さまから貴重なご意見を多数いただきまして、これからの意見を委員の皆さま、今後の議論を成熟させていただくうえでも、本日お持ち帰りいただきまして、十分ご考察の上、次回の交通会議において、本市の地域特性に適した新しい地域公共交通の検討について、皆様のお知恵をいただきたいと考えております。委員の皆さまには、地域住民の方及び地域で交通事業に関わる方など皆

さまにとりまして、よりよい交通環境となりますよう、次回の交通会議におきまして、本日のような活発なご意見をいただきたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

～異議なし～

会長 委員の皆さま、本日は貴重なご意見を賜りました。各方面からお越しいただいている委員の皆さまから、本市の地域公共交通の在り方について貴重なご意見をいただきましたことは、今後の交通会議のさらなる審議につながるものと考えております。委員の皆様、どうぞ今後ともよろしくお願い致します。それでは続きまして、式次第の4、その他の会議スケジュールについて、事務局から説明をさせます。

事務局 座ってご説明させていただきます。それでは、資料 B11、30 ページの中間市地域公共交通会議スケジュールをご覧ください。最後のページになります。平成 26 年度の今後の地域交通会議は、次回 9 月中旬と 12 月中旬の 2 回開催予定です。次回 9 月中旬の地域公共交通会議では、本日の議題において、各委員の皆さまのご意見を基に、本市の地域特性に適した新しい地域公共交通の検討について、皆様のお知恵をいただきたいと考えております。委員の皆さま、どうぞよろしくお願い致します。

会長 ただ今後のスケジュールについて、9 月、12 月という風に事務局の方から説明がありました。このことについてご異議ございませんか。

～異議なし～

会長 それでは計画どおり、次は 9 月中ごろを予定致しております。それでは、これもちまして、本日の地域公共交通会議の議題すべてが終了いたしました。次回の地域公共交通会議におきましては、本日、委員の皆さまからいただいたご意見を基に、本市の地域公共交通の在り方について、皆様のお知恵をいただきながら、検討を行いたいと考えております。また、委員の皆さまのご意見が整いましたのちは、地域にあった新しい地域公共交通の導入の検討をしていくことができるような資料を事務局の方から提案させていただきたいと考えております。どうぞ今後とも委員の皆さまにはよろしくお願い致します。長時間に亘る審議ありがとうございました。お疲れ様でした。